



⑮ **BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND**



**DEUTSCHES
PATENT- UND
MARKENAMT**

⑫ **Offenlegungsschrift**
⑩ **DE 101 25 582 A 1**

⑤ Int. Cl.⁷:
H 02 K 7/10
H 02 K 5/02
H 02 K 11/00
H 02 K 9/00

⑲ Aktenzeichen: 101 25 582.9
⑳ Anmeldetag: 25. 5. 2001
㉑ Offenlegungstag: 5. 12. 2002

DE 101 25 582 A 1

⑦① Anmelder:
Webasto Vehicle Systems International GmbH,
82131 Stockdorf, DE

⑦④ Vertreter:
Patentanwälte Wiese & Konnerth, 82152 Planegg

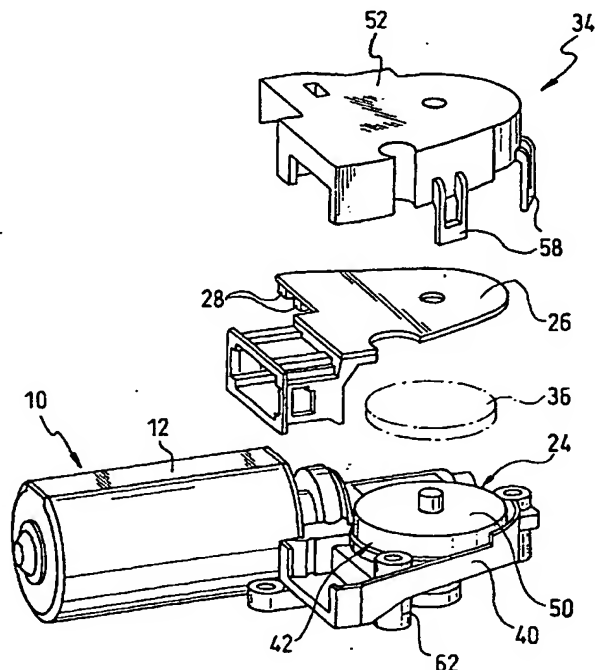
⑦② Erfinder:
Schwital, Ralf, 82110 Germering, DE; Meier,
Bernhard, 85551 Kirchheim, DE; Kraus, Thomas,
82131 Gauting, DE

Die folgenden Angaben sind den vom Anmelder eingereichten Unterlagen entnommen

Prüfungsantrag gem. § 44 PatG ist gestellt

⑤④ **Antriebsvorrichtung**

⑤⑦ Bei einer Antriebsvorrichtung, insbesondere zum Verstellen eines Schiebedachs eines Fahrzeugs, mit einem Elektromotor (10), einem von dem Elektromotor angetriebenen Getriebe (24) und einer Schaltungsanordnung (22) zum Ansteuern des Elektromotors, ist das Getriebe (24) in einem Getriebegehäuse (42) mit mindestens einer Gehäusewand (50) mit hoher Wärmeleitfähigkeit untergebracht und ist mindestens ein Teil der Schaltungsanordnung (22) benachbart dieser Gehäusewand (50) außerhalb des Getriebegehäuses (42) angeordnet, wobei ferner zwischen Komponenten (44) der Schaltungsanordnung (22) und der Gehäusewand (50) eine Kontaktierung (36) vorgesehen ist, um bei dem Betrieb der Schaltungsanordnung (22) entstehende Wärme an die Gehäusewand (50) abzuführen.



DE 101 25 582 A 1

[0001] Die vorliegende Erfindung betrifft eine Antriebsvorrichtung, insbesondere zum Verstellen eines Schiebedachs eines Fahrzeugs, mit einem Elektromotor, einem von dem Elektromotor angetriebenen Getriebe und einer Schaltungsanordnung zum Ansteuern des Elektromotors.

[0002] Eine Antriebsvorrichtung der eingangs genannten Art ist in US-Patent 5,162,142 beschrieben. Insbesondere wird hierbei eine Antriebsvorrichtung für ein Fahrzeugdach vorgeschlagen, bei welchem die Rotation der Abtriebswelle eines Elektromotors mittels eines Schneckengetriebes abgegriffen wird, welches mittels eines sowohl die Abtriebswelle als auch das Schneckengetriebe umgebenden Gehäuses in Kontakt mit der Abtriebswelle gehalten wird. Das Gehäuse weist ferner einen seitlich versetzt neben dem Schneckengetriebe liegenden Gehäusebereich auf, in welchem eine Platine angeordnet ist, auf welcher Bauelemente zum Ansteuern des Antriebsmotors angeordnet sind. Die einzelnen Baugruppen, insbesondere die Abtriebswelle und das von der Abtriebswelle angetriebene Schneckengetriebe, sind nicht gegenüber der Platine abgeschirmt, so dass die Gefahr besteht, dass üblicherweise zwischen der Abtriebswelle und dem Schneckengetriebe vorgesehenes Schmiermittel zu der Platine und den darauf angeordneten Bauelementen hin austreten kann, was zu einer Beeinträchtigung der Funktion dieser Bauteile führen kann.

[0003] Es ist eine Aufgabe der vorliegenden Erfindung, eine Antriebsvorrichtung der eingangs genannten Art zu schaffen, die kompakt aufgebaut ist und bei der dennoch auch über lange und intensive Nutzungsdauern hinweg ein zuverlässiger Betrieb der Vorrichtung gewährleistet ist.

[0004] Diese Aufgabe wird bei einer Antriebsvorrichtung der eingangs genannten Art dadurch gelöst, dass das Getriebe in einem Getriebegehäuse mit mindestens einer Gehäusewand mit hoher Wärmeleitfähigkeit untergebracht ist und mindestens ein Teil der Schaltungsanordnung benachbart dieser Gehäusewand außerhalb des Getriebegehäuses angeordnet ist, wobei ferner zwischen Komponenten der Schaltungsanordnung und der Gehäusewand eine Kontaktierung vorgesehen ist, um bei dem Betrieb der Schaltungsanordnung entstehende Wärme an die Gehäusewand abzuführen.

[0005] Auf diese Weise wird in sich geschlossene Antriebsvorrichtung mit einem Elektromotor, einem von dem Elektromotor angetriebenen Getriebe und einer Schaltungsanordnung zum Ansteuern des Elektromotors bereitgestellt, bei welcher diese Baugruppen äußerst kompakt, insbesondere in einem gemeinsamen Gehäuse, angeordnet werden können, wobei jedoch das Getriebe in einem separaten Getriebegehäuse untergebracht ist, so dass kein Schmiermittel, wie es gewöhnlich in derartigen Getrieben benutzt wird, zu der Schaltungsanordnung gelangen und damit den Betrieb der elektronischen Schaltung zum Ansteuern des Elektromotors beeinträchtigen kann. Darüber hinaus erlaubt die Nutzung der Gehäusewand des Getriebegehäuses als Kühlfläche für Komponenten der Schaltungsanordnung nicht nur, die Antriebsvorrichtung insgesamt kleiner und damit kompakter aufzubauen, da kein zusätzliches Kühlvolumen bereitgestellt werden muss, sondern ermöglicht, die Antriebsvorrichtung in gegenüber den bisher verwendeten Metalldruckgussgehäusen leichteren und einfacher herzustellen. Kunststoffgehäusen unterzubringen, die bisher aufgrund ihrer gegenüber Metallgehäusen niedrigen Wärmeleitfähigkeit problematisch hinsichtlich einer Überhitzung darin angeordneter Schaltungskomponenten waren.

[0006] Weitere bevorzugte Ausgestaltungen der Erfindung ergeben sich aus den Unteransprüchen.

[0007] Insbesondere kann das Kontaktieren der Schaltungsanordnung bzw. von Komponenten derselben mit der Gehäusewand mit jeglichen Mitteln erfolgen, die zwar Wärme gut leiten, die jedoch gleichzeitig elektrische Isolatoren sind. Als Beispiele für derartige Kontaktierungsmittel sind der Schaltungsanordnung zugeordnete Kühlfahnen zu nennen, sowie wärmeleitfähige Folien, die zwischen der Schaltungsanordnung und der Gehäusewand angeordnet werden, sei es in Form eines Füllkörpers oder als einzelne Fahnen, die auf einzelne zu kühlende Bauteile aufgebracht, beispielsweise aufgeklebt, werden, oder aber zwischen der Schaltungsanordnung und der Gehäusewand angeordnete wärmeleitfähige Schaum- oder Faserkörper, beispielsweise aus wärmeleitfähigem, elektrisch isolierendem Werkstoff oder in Form eines Verbundelements, das aus einem wärmeleitfähigen, elektrisch leitenden Faserwerkstoff, beispielsweise Aluminiumfasern, und einer einseitig oder beidseitig aufgetragenen Isolatorschicht aufgebaut ist;

[0008] Vorzugsweise ist die Schaltungsanordnung in einem Elektronikgehäuse untergebracht ist, das gleichzeitig Teil des Getriebegehäuses ist. Hierbei kann das Elektronikgehäuse ein Unterteil, das gleichzeitig Teil des Getriebegehäuses ist, und einen Deckel aufweisen. Das Getriebegehäuse kann ferner einer Wandfläche des Elektronikgehäuses, einer einstückig mit der Wandfläche verbundenen Seitenwand und einer auf die Seitenwand aufgesetzten Abdeckung, die das Getriebegehäuse vorzugsweise dichtend verschließt, gebildet werden. Um das Gewicht der Antriebsvorrichtung möglichst gering zu halten, können hierbei das Elektronikgehäuse sowie das vorzugsweise mit diesem zumindest teilweise integrierte Getriebegehäuse aus Kunststoff gefertigt sein, wobei zur Bereitstellung einer Kühlfläche für Komponenten der Schaltungsanordnung zum Ansteuern des Elektromotors die Abdeckung aus einem metallischen Werkstoff gefertigt ist, mit welchem die zu kühlenden Komponenten kontaktiert sind.

[0009] In weiterer Ausgestaltung der Erfindung kann der Elektromotor eine in einem Wellengehäuse angeordnete Polwelle aufweisen, die mit dem Getriebe in Antriebsverbindung steht. Ebenso wie das Elektronikgehäuse und das Getriebegehäuse vorzugsweise zumindest teilweise integriert sind, ist zweckmäßig auch das Wellengehäuse mindestens teilweise in das Elektronikgehäuse integriert.

[0010] Eine besonders kompakte und dennoch gut zugängliche Antriebsvorrichtung ergibt sich, wenn das Elektronikgehäuse ein Unterteil aufweist, in das sowohl das Getriebegehäuse als auch das Wellengehäuse integriert sind, wobei das Getriebegehäuse und das Wellengehäuse von einer Wandfläche des Elektronikgehäuses, einer einstückig mit dieser Wandfläche verbundenen Seitenwand und einer auf die Seitenwand aufgesetzten, vorzugsweise gemeinsamen, Abdeckung gebildet werden, und wobei das Elektronikgehäuse ferner einen auf das Unterteil aufzusetzenden Deckel aufweist, der vorzugsweise Mittel zum Verrasten der Schaltungsanordnung aufweist.

[0011] Durch die (Teil-) Integration des Getriebegehäuses und des Wellengehäuses in das Elektronikgehäuse wird eine äußerst kompakte Antriebsvorrichtung erhalten, bei der durch die gegenseitige Integration der einzelnen Gehäuseabschnitte nicht nur Material und damit Gewicht eingespart, sondern gleichzeitig auch die Stabilität der gesamten Vorrichtung erhöht wird, insbesondere wenn es sich bei dem Unterteil sowie dem Deckel des Elektronikgehäuses um jeweils einstückige Formbauteile handelt, bei welchen dann die Unterteilungswände, d. h. die Seitenwand des Getriebegehäuses und die Seitenwand des Wellengehäuses, gleichzeitig als Verstärkungen der gesamten Anordnung dienen.

[0012] Ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der vorlie-

gend vorgeschlagenen Antriebsvorrichtung wird nachstehend unter Bezugnahme auf die beigefügten Zeichnungen detailliert erläutert. Es zeigen:

[0013] Fig. 1 eine schematische, auseinandergezogene perspektivische Ansicht einer erfindungsgemäßen Antriebsvorrichtung von schräg oben;

[0014] Fig. 2 eine schematische, auseinandergezogene perspektivische Ansicht der Vorrichtung aus Fig. 1 von schräg unten;

[0015] Fig. 3 eine schematische, perspektivische Ansicht des in Fig. 1 dargestellten Unterteils; und

[0016] Fig. 4 eine schematische, perspektivische Ansicht der Antriebsvorrichtung nach den Fig. 1 bis 3, bei welcher der Antriebsmotor mitsamt der Polwelle aus dem Wellengehäuse herausgezogen ist.

[0017] Die in den Fig. 1 bis 4 dargestellte Antriebsvorrichtung weist einen allgemein mit 10 bezeichneten Elektromotor auf, der einen von einem Poltopf 12 (siehe Fig. 1) umgebenen Anker 14 (siehe Fig. 4), eine Motor- bzw. Polwelle 16 sowie ein Bürstensystem 18 aufweist, welches über Motorkontakte 20 mit einer allgemein mit 22 bezeichneten elektronischen Schaltung zum Ansteuern des Motors versehen ist. Die Motorwelle 16 trägt in ihrem vorderen Bereich eine (nicht dargestellte) Schneckenwelle, welche mit einem Schneckenrad 24 kämmt. Der Begriff "trägt" soll hierbei sowohl eine als separates Bauteil ausgebildete Schneckenwelle als auch eine einstückig mit der Motorwelle 16 ausgebildete Schneckenwelle umfassen. Das so gebildete Untersetzungsgetriebe dient zum Antrieb eines verstellbaren Bauteils, insbesondere eines Deckelelements eines Öffnungsfähigen Fahrzeugdachs, beispielsweise dem Deckel eines Schiebe- oder Schiebehebendaches oder eine Lamelle eines Lamellendaches.

[0018] Die Ansteuerungselektronik 22 für den Motor 10 ist auf einer Leiterplatte oder Platine 26 untergebracht, die, wie es in den Fig. 1 und 2 dargestellt ist, sich über das Schneckenrad hinweg erstreckt. Auf der Platine 26 sind vorzugsweise ferner zwei Hall-Sensoren 28 angeordnet, um durch Erfassen des von einem auf der Polwelle 16 angeordneten Magnetrad 30 ausgehenden Magnetfelds die Drehstellung des Magneten und damit der Polwelle zu erfassen. Um den Bauraum der elektronischen Schaltung zum Ansteuern des Motors 10 möglichst gering zu halten, ist die Platine 26 vorzugsweise beidseitig mit Bauelementen 44, insbesondere SMD-Bauteilen, bestückt. Wie insbesondere aus den Fig. 3 und 4 hervorgeht, ist die Polwelle 16 im fertig montierten Zustand der Antriebsvorrichtung innerhalb eines Wellengehäuses 32 angeordnet, dessen in Fig. 3 nach oben weisende Seite gleichzeitig Teil der Unterseite des die Elektronik 22 aufnehmenden, mit 34 bezeichneten Elektronikgehäuses ist, und das vorzugsweise aus Kunststoff gefertigt ist. Wie insbesondere der Fig. 3 zu entnehmen ist, ist die Polwelle 16 derart von dem Wellengehäuse 32 umschlossen, dass zwischen dem Wellengehäuse 32 und dem Elektronikgehäuse 34 keine Verbindungsöffnung besteht, durch die beispielsweise ein Schmiermittel der Polwelle 16 zu der Platine 26 hin austreten könnte.

[0019] Unter erneuter Bezugnahme auf die Fig. 1 und 2 bildet das Elektronikgehäuse 34, und zwar insbesondere das mit dem Motor 10 verbundene Unterteil 40, gleichzeitig das Unterteil eines Getriebegehäuses 42, in welchem das mit der Polwelle 16 kämmende Schneckenrad 24 untergebracht ist. Zu diesem Zweck weist das Elektronikgehäuse 34 eine das Schneckenrad 24 umgebende Wandung 46 auf, wobei das somit von der Unterseite des Elektronikgehäuses 34, der Wandung 46 und einem Teil der Seitenwand 48 des Elektronikgehäuses 34 gebildete Unterteil des Getriebegehäuses mittels eines Deckels 50 gegenüber dem verbleibenden In-

nenraum des Elektronikgehäuses 34 verschlossen wird. Der Deckel 50 ist aus einem Werkstoff mit hoher Wärmeleitfähigkeit, insbesondere einem metallischen Werkstoff gefertigt und dient als Kühlfläche für die auf der Platine 26 sitzenden und im fertig montierten Zustand der Antriebsvorrichtung in unmittelbarer Nähe zu dem Deckel 50 angeordneten Schaltungselemente. Um eine effektive Wärmeableitung von den zu kühlenden Schaltungselementen auf den Deckel 50 zu gewährleisten, werden die betreffenden Schaltungselemente mittels der Schaltungsanordnung zugeordneten Kühlfahren, wärmeleitfähigen Folien, oder, wie es in Fig. 1 angedeutet ist, mittels eines zwischen der Schaltungsanordnung und der Gehäusewand angeordneten wärmeleitfähigen, jedoch elektrisch isolierenden Schaum- oder Faserkörpers 36 mit dem Deckel 50 kontaktiert.

[0020] Unter Ausnutzung der Kühlwirkung des Deckels 50 lässt sich die Schaltungsanordnung zum Ansteuern des Elektromotors in einem Kunststoffgehäuse unterbringen, dessen Wärmeableitung ohne eine derartige Zusatzkühlung zu gering wäre, um einen störungsfreien Betrieb der Antriebsvorrichtung auch dann zu gewährleisten, wenn die Antriebsvorrichtung über eine dass übliche Maß übersteigende Dauer betätigt wird, beispielsweise wiederholt umgesteuert wird (z. B. bei Verwendung zum Antrieb eines Deckel eine Öffnungsfähigen Fahrzeugdachs der Deckel in kurzen Zeitabständen wiederholt geöffnet und geschlossen wird), ohne dass zwischen den einzelnen Ansteuerungsphasen ausreichend lange Abkühlpausen liegen.

[0021] Darüber hinaus ergibt sich durch die hier vorgeschlagene Unterteilung des Elektronikgehäuses 34 in mehrere, in sich geschlossene Gehäuseabschnitte, eine äußerst kompakte Ausgestaltung der Antriebsvorrichtung, in welcher alle zum Verstellen einer anzutreibenden Vorrichtung erforderlichen Komponenten untergebracht sind, in welcher jedoch die einzelnen Baugruppen räumlich voneinander getrennt angeordnet sind, und insbesondere der die Polwelle und das Getriebe umfassende mechanische Teil der Antriebsvorrichtung von dem die elektronische Schaltung umfassenden elektrischen Teil der Antriebsvorrichtung dichtend getrennt ist, so dass aus dem mechanischen Teil keine Schmiermittel in den elektrischen Teil gelangen können, was zu einer temporären oder gar dauerhaften Beeinträchtigung der Funktion elektrischer oder elektronischer Komponenten führen könnte.

[0022] Zur Erleichterung der Montage der Antriebsvorrichtung ist der Deckel 52 des Elektronikgehäuses 34 vorzugsweise so ausgestaltet, dass die Platine 26 in den Deckel eingelegt und dort verrastet werden kann. Zu diesem Zweck kann, wie es in Fig. 2 dargestellt ist, die Platine 26 beispielsweise Durchbrüche 54 aufweisen, durch die sich beim Einsetzen der Platine 26 in den Deckel 52 an dem Deckel vorgesehene Rastvorsprünge 56 hindurch erstrecken, welche die Platine in dem Deckel zu verrasten. Zur Befestigung des Deckels 52 an dem Gehäuseunterteil 40 sind ebenfalls vorzugsweise Rastverbinder vorgesehen. Beispielsweise können, wie es in den Fig. 1 und 2 gezeigt ist, Clips-Elemente 58 vorgesehen sein, die in entsprechende an dem Unterteil 40 ausgebildete Rastvorsprünge 60 einrasten, wenn der Deckel 52 auf das Unterteil 40 aufgesetzt wird. Zur Befestigung der Antriebsvorrichtung beispielsweise in einem Fahrzeug sind an dem Elektronikgehäuse 34 Durchführungen 62 vorgesehen, durch die (nicht dargestellte) Befestigungsmittel, z. B. Gewindeschrauben, hindurchgesteckt werden können, um die Antriebsvorrichtung ortsfest zu befestigen. Wie in Fig. 3 zu sehen ist, sind in den Durchführungen 62 metallische Verstärkungshülsen 64 vorgesehen, deren Länge auf die Länge der Durchführungen abgestimmt ist, um eine Kompressionsbeanspruchung des die Durchführungen bil-

denden Werkstoffes beim Anziehen der Befestigungsschrauben zu verhindern. Die Durchführungen 62 sind alle entlang dem Außenumfang des Elektronikgehäuses 34 angeordnet und sind in den Seitenrand 38 desselben integriert. Um die Festigkeit des Gehäuses und insbesondere der Befestigungspunkte des Gehäuses noch weiter zu erhöhen, kann mindestens eine der Durchführungen 62 innerhalb des Außenrisses des Elektronikgehäuses angeordnet sein, wie dies bei 66 in Fig. 3 angedeutet ist.

[0023] Wie sich aus der vorstehenden Beschreibung ergibt, stellt die hier vorgeschlagene Antriebsvorrichtung einer äußerst kompakte und in sich geschlossene Vorrichtung dar. Unter Zuhilfenahme der hier erläuterten Maßnahmen kann das Elektronikgehäuse, in welches vorzugsweise das Wellengehäuse und das Getriebegehäuse mindestens teilweise integriert werden, aus Kunststoff gefertigt werden, so dass sich nicht nur der zum Unterbringen der Antriebsvorrichtung benötigte Bauraum sondern auch das Gesamtgewicht der Antriebsvorrichtung ohne nachteilige Einflüsse auf die Betriebszuverlässigkeit der Vorrichtung reduzieren lässt.

Bezugszeichenliste

10 Elektromotor	25
12 Poltopf	
14 Anker	
16 Polwelle	
18 Bürstensystem	
20 Motorkontakte	30
22 Ansteuerungselektronik	
24 Schneckenrad	
26 Platine	
28 Hall-Sensoren	
30 Magnetrad	35
32 Wellengehäuse	
34 Elektronikgehäuse	
36 Kontaktierung	
38 Wand zwischen 32 und 34	
40 Unterteil von 34	40
42 Getriebegehäuse	
44 elektronische Bauelemente	
46 Wandung von 42	
48 Seitenwand von 34	
50 Deckel von 42	45
52 Deckel	
54 Durchbruch in 34	
56 Rastvorsprung	
58 Cipselement	
60 Rastvorsprung	50
62 Durchführung	
64 Verstärkungshülse	
66 innen liegende Durchführung	

Patentansprüche

1. Antriebsvorrichtung, insbesondere zum Verstellen eines Schiebedachs eines Fahrzeugs, mit einem Elektromotor (10), einem von dem Elektromotor angetriebenen Getriebe (24) und einer Schaltungsanordnung (22) zum Ansteuern des Elektromotors, **dadurch gekennzeichnet**, dass das Getriebe (24) in einem Getriebegehäuse (42) mit mindestens einer Gehäusewand (50) mit hoher Wärmeleitfähigkeit untergebracht ist und mindestens ein Teil der Schaltungsanordnung (22) benachbart dieser Gehäusewand (50) außerhalb des Getriebegehäuses (42) angeordnet ist, wobei ferner zwischen Komponenten (44) der Schaltungsanordnung

(22) und der Gehäusewand (50) eine Kontaktierung (36) vorgesehen ist, um bei dem Betrieb der Schaltungsanordnung (22) entstehende Wärme an die Gehäusewand (50) abzuführen.

2. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zum Kontaktieren von Komponenten (44) der Schaltungsanordnung (22) mit der Gehäusewand (50) wärmeleitfähige Folie eingesetzt wird.

3. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass zum Kontaktieren von Komponenten (44) der Schaltungsanordnung (22) mit der Gehäusewand (50) ein wärmeleitfähiger Schaum- oder Faserkörper (36) zwischen der Schaltungsanordnung (22) und der Gehäusewand (50) Folie angeordnet wird.

4. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, dass die Schaltungsanordnung (22) Kühlfahnen aufweist, um Wärme an die Gehäusewand (50) abzuführen.

5. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Schaltungsanordnung (22) in einem Elektronikgehäuse (34) untergebracht ist, das gleichzeitig Teil des Getriebegehäuses (42) ist.

6. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 5, dadurch gekennzeichnet, dass das Elektronikgehäuse (34) ein Unterteil (40) und einen Deckel (52) aufweist, und das Unterteil gleichzeitig Teil des Getriebegehäuses (42) ist.

7. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 6, dadurch gekennzeichnet, dass der Deckel (52) Mittel (56) zum Verrasten der Schaltungsanordnung (22) aufweist.

8. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 6 oder 7, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebegehäuse (42) von einer Wandfläche des Elektronikgehäuses (34), einer einstückig mit der Wandfläche verbundenen Seitenwand (46) und einer auf die Seitenwand aufgesetzten Abdeckung (50) gebildet wird.

9. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 8, dadurch gekennzeichnet, dass die Abdeckung (50) das Getriebegehäuse dichtend verschließt.

10. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 8 oder 9, dadurch gekennzeichnet, dass die Gehäusewand (50) mit hoher Wärmeleitfähigkeit von der Abdeckung (50) gebildet wird.

11. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 5 bis 10, dadurch gekennzeichnet, dass das Elektronikgehäuse (34) aus Kunststoff gefertigt ist.

12. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass die Gehäusewand (50) mit hoher Wärmeleitfähigkeit aus einem metallischen Werkstoff gefertigt ist.

13. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass das Getriebe ein Schneckengetriebe mit einem Schneckenrad (24) ist und die Schaltungsanordnung (22) das Schneckenrad (24) zumindest teilweise übergreift.

14. Antriebsvorrichtung nach Anspruch 13, dadurch gekennzeichnet, dass die Schaltungsanordnung (22) das Schneckenrad (24) im wesentlichen vollständig übergreift.

15. Antriebsvorrichtung nach einem der vorhergehenden Ansprüche, dadurch gekennzeichnet, dass der Elektromotor (10) eine in einem Wellengehäuse (32) angeordnete Polwelle (16) aufweist, die mit dem Getriebe (24) in Antriebsverbindung steht.

16. Antriebsvorrichtung nach den Ansprüchen 5 und 15, dadurch gekennzeichnet, dass das Wellengehäuse (32) mindestens teilweise in das Elektronikgehäuse

(34) integriert ist.

17. Antriebsvorrichtung nach den Ansprüchen 6 und 16, dadurch gekennzeichnet, dass das Wellengehäuse (32) mindestens teilweise in das Unterteil (40) des Elektronikgehäuses (34) integriert ist. 5

18. Antriebsvorrichtung nach einem der Ansprüche 15 bis 17, dadurch gekennzeichnet, dass das Wellengehäuse (32) von einer Wandfläche des Elektronikgehäuses (34), einer einstückig mit der Wandfläche verbundenen Seitenwand und einer auf die Seitenwand aufgesetzten Abdeckung (50) gebildet. 10

19. Antriebsvorrichtung nach den Ansprüchen 8 bis 10 und 18, dadurch gekennzeichnet, dass die Abdeckung des Wellengehäuses (32) und die Abdeckung des Getriebegehäuses (42) von einer gemeinsamen Abdeckung (50) gebildet werden. 15

Hierzu 4 Seite(n) Zeichnungen

20

25

30

35

40

45

50

55

60

65

- Leerseite -

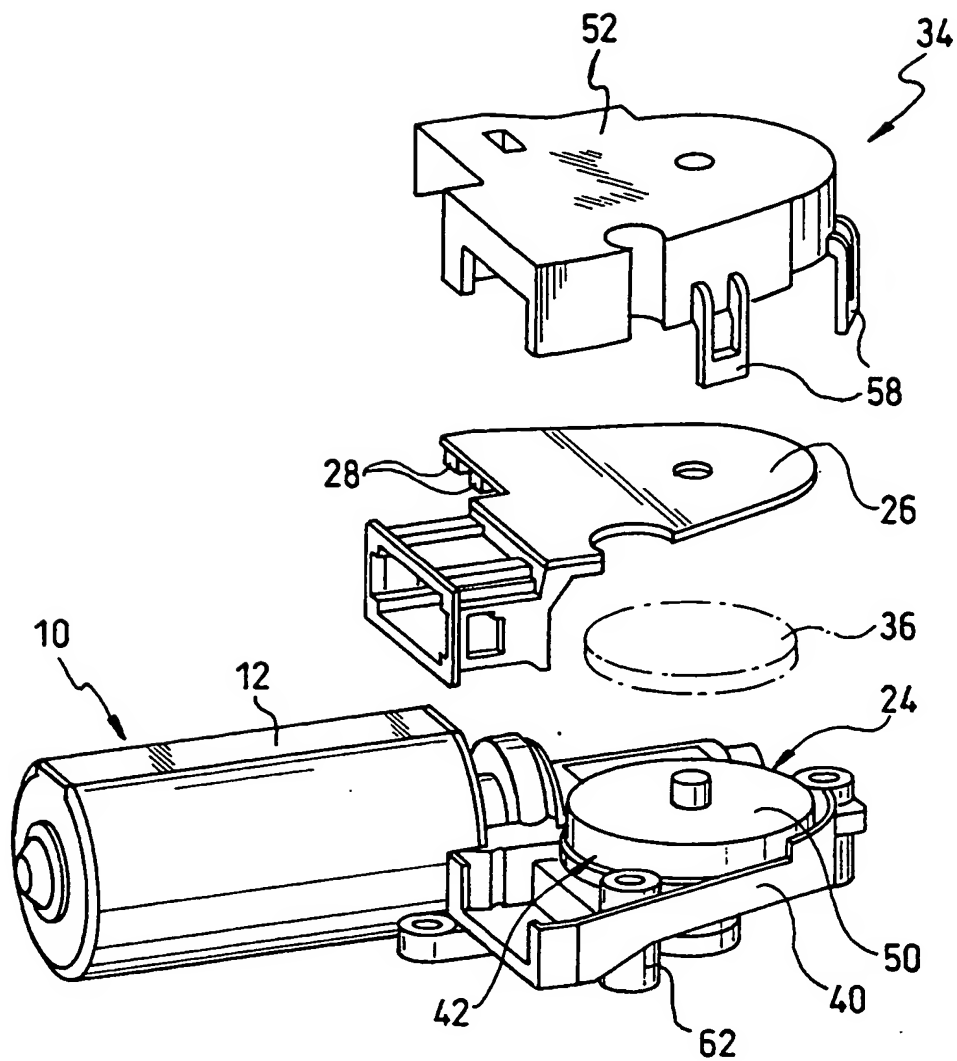


FIG. 1

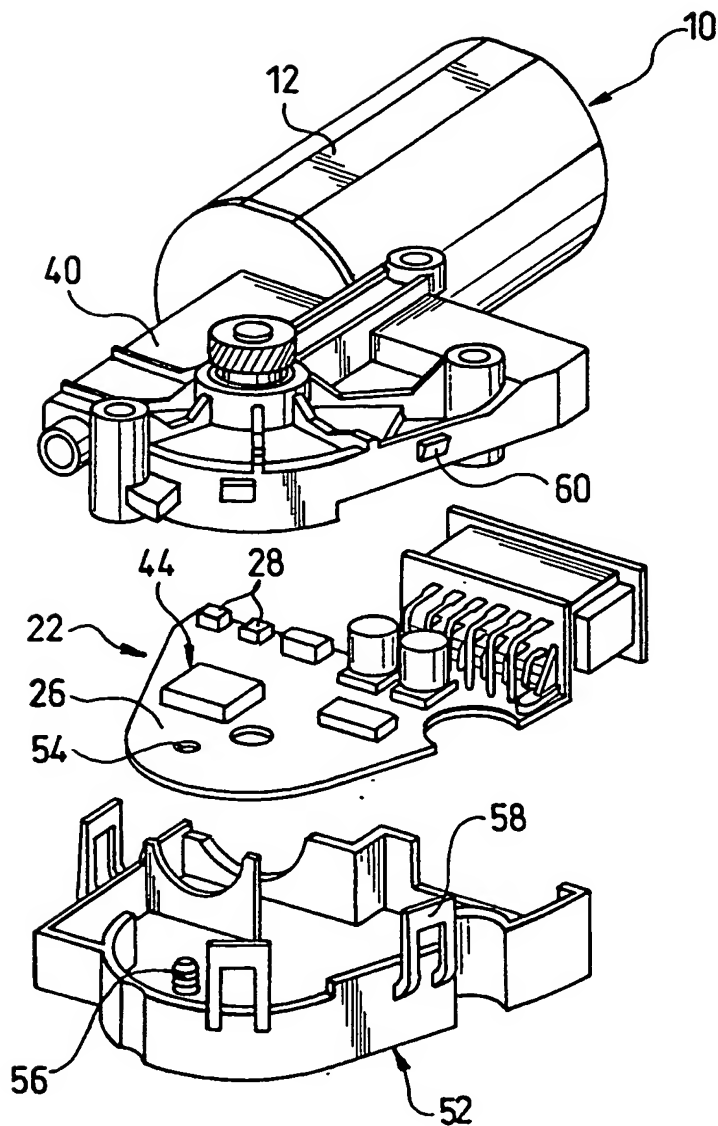


FIG. 2

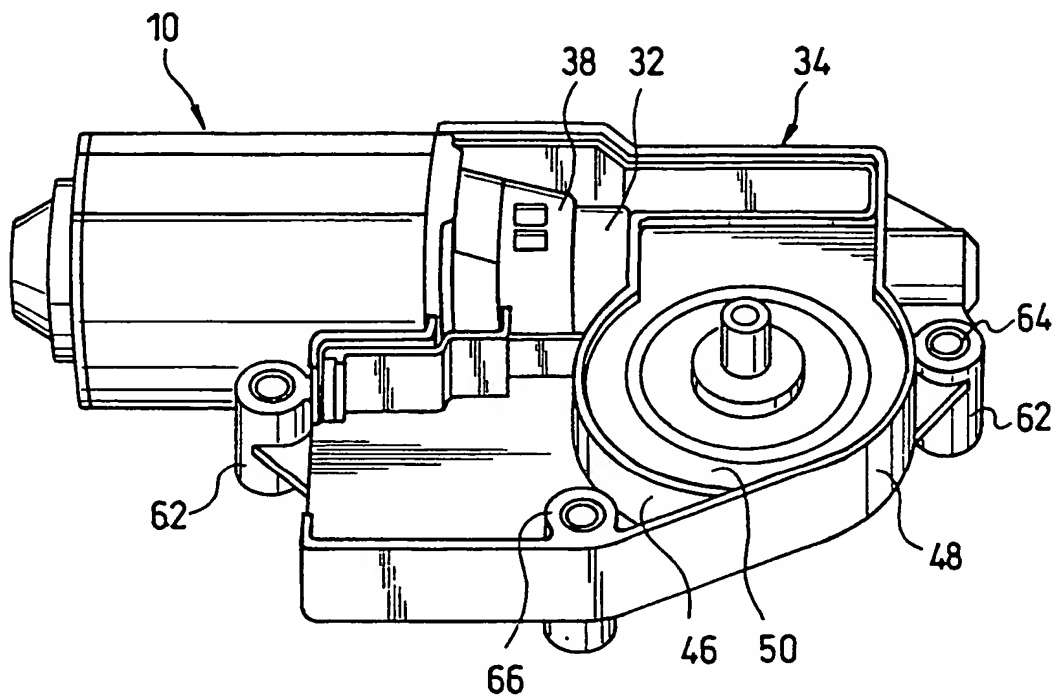


FIG. 3

